LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS..... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE.. — 15 fr. — 8 fr. »
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr. »

PARAISSANT LE SAMEDI
Rédaction et Administration, 11, rue Hautefeuille, PARIS

4 Février 1899 — N° 21

(Cliché Barenne).

A LA SOCIÉTÉ D'ÉQUITATION : « L'ÉTRIER » : Mme A... EN TENUE DE GALA (Voir page 254.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

NOTRE

PROGRAMME

Désormais La Vie au Grand Air *paraîtra tous les samedis.*

Moins d'une année après notre apparition, nous pouvons réaliser aujourd'hui la transformation que nous avions en vue mais que nous n'osions pas effectuer avant de posséder la certitude du succès.

Ce succès, nous l'avons aujourd'hui, indiscutable, et — fait unique! — généralement indiscuté. La *Vie au Grand Air* s'est imposée en onze mois d'existence, non pas seulement parce que nous y avons apporté le faible concours de notre activité, mais bien parce qu'une revue illustrée des sports, variée, attrayante, moderne, élégante, artistique et bon marché avait en France une clientèle assurée.

On nous citait toujours, comme des exemples presque chimériques, les revues de sport anglaises et américaines. Nous avons la prétention d'offrir au public français, pour un prix qu'on avouera modique, une publication tout aussi soignée que les plus célèbres magazines d'outre-Manche ou d'outre-Océan. Les fréquentes demandes de clichés qui nous parviennent de Londres et de New-York prouvent du reste que nos rivaux en sport sont aussi de cet avis — et on nous en voit très flattés.

Il est toujours délicat de parler de soi et de se faire brûler de l'encens sous le nez, mais nos lecteurs nous pardonneront de leur faire remarquer que nous n'avons rien négligé pour les satisfaire.

Chaque sport est traité ici par le chroniqueur spécial le plus apprécié dans sa partie.

Nos documents photographiques sont choisis avec un soin jaloux.

Notre papier est identique à celui des publications vendues soixante-quinze centimes et un franc.

Nos concours avec prix en espèces sont organisés avec la plus grande régularité.

Notre texte est toujours inédit et il ne passe pas dans la revue une seule ligne qui ne soit originale.

Nous évitons même de publier les résultats sportifs qui ont paru dans les journaux quotidiens, pour donner aux événements un regain d'actualité en les présentant sous une forme nouvelle et anecdotique.

Nos championnats de patins-bicyclettes, nos concours de photographie, nos rallye-papers automobiles ont obtenu de gros succès, et nous préparons encore un *concours de tir pour dames* et un *grand concours de cinématographie* dont l'intérêt sera certainement considérable.

Trois fois par an, nous publierons, à l'occasion du Grand Prix, du Concours hippique et de Noël, des numéros en couleur que nos abonnés recevront gratuitement.

Enfin le comité des *Jeux Olympiques de* 1900, présidé par MM. le baron Pierre de Coubertin et le vicomte de la Rochefoucauld, ont choisi la *Vie au Grand Air* comme organe officiel.

Bref, tout semble concorder pour assurer la réussite de notre publication. Notre nouvelle périodicité va nous permettre maintenant de donner plus d'importance aux sports que le défaut de place nous obligeait de négliger.

Tout en laissant au *cyclisme*, à l'*automobilisme*, à l'*athlétisme*, au *tir*, à l'*escrime*, à la *chasse*, à la *pêche*, à l'*alpinisme*, au *rowing*, à la *photographie*, à la *tauromachie*, à l'*elevage*, à l'*horticulture*, aux *inventions sportives*, la place importante à laquelle ces sports si intéressants ont droit dans nos colonnes, nous allons développer, sur le désir qui nous a été exprimé de toutes parts, ce que nous appellerons l'*hippisme*.

Trois nouveaux collaborateurs : *MM. le baron de Caters* (*Saint-Georges*), le distingué chroniqueur sportif de l'*Echo de Paris*, et *MM. Alfred de Sauvenière* et *R. du Maroussem*, dont tous les sportsmen connaissent bien les noms, tiendront nos lecteurs au courant, par la photographie et par la plume, de tout se qui se passe dans le monde du cheval.

D'autre part *M. Armand de Cailhavet* (*Jip Topsail*), dont les chroniques du *Figaro* font autorité, représentera dans ce journal le monde des yachtsmen.

Les noms de nos anciens rédacteurs et dessinateurs sont assez connus de nos lecteurs pour ne pas dire aujourd'hui tout le bien que nous pensons sur chacun d'eux. Qu'il nous suffise de les citer, pour mémoire :

MM.

Emmanuel Aimé.	F. Lagrange.
J. Amy.	Emile Maison.
J.-H. Aubry.	Jean Manore.
Hubert d'Arbois.	Paul Manoury.
Victor Breyer.	R. de Maroussem.
A. de Cailhavet.	Francis Marston.
Carle de Mazibourg.	Martin.
Jules Chancel.	Paul Mégnin.
Raoul Chéron.	Louis Perrée.
H. Dumoutet.	Georges Prade.
Da Cunha.	Paul Puy.
G. Davin de Champclos.	Maurice Revidat.
Lucien Faure.	Edmond Renoir.
Paul Field.	Vicomtesse de Réville.
Paul Flouest.	Saint-Georges.
W. de Fonvielle.	Paul Sarrey.
Genilloud.	A. de Sauvenière.
Good Fellow.	Seguin.
Marcel l'Heureux.	Stick.
G. de Lafreté.	Lucien Tignol.
Maurice Leblanc.	Jip Topsail.
A. Lusciez.	Aristide Véran.

M. Lucien Faure est chargé de la direction artistique.

Qu'ajouter encore? Un seul mot : Un journal de sport, pour mériter vraiment, ce nom doit aujourd'hui embrasser tous les sports sans exception ; s'il en oublie un, il est incomplet. De même un sportsman doit être, par définition, un homme de tous les sports et s'intéresser par conséquent à tout ce qu'une revue sportive est susceptible de publier.

C'est pourquoi nous avons décidé de les grouper ici sous ce titre bien vivant qui les résume tous : *la Vie au Grand Air*, et nous comptons sur nos lecteurs, — sur nos amis — pour nous prouver, par leur propagande aimable, que nous avons su les contenter.

LES ÉDITEURS.

A partir d'aujourd'hui **LA VIE AU GRAND AIR**

EST EN VENTE TOUS LES SAMEDIS

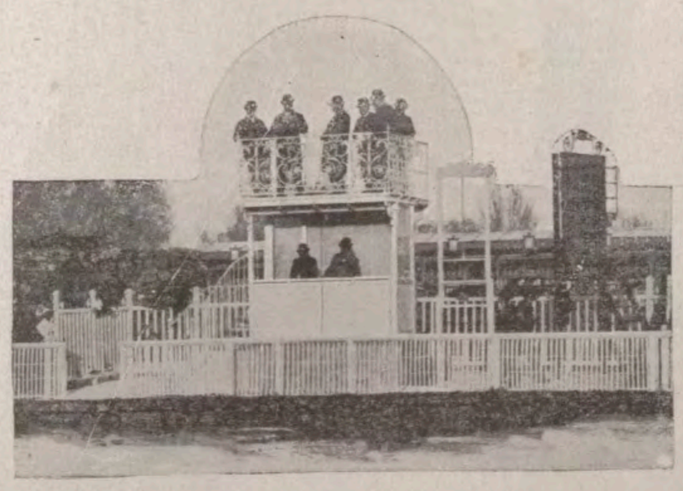
AUX COURSES DE NICE

Le Gl Carrey de Bellemare.

La réunion de Nice a été très brillante cette année, et la vieille réputation d'azur, de soleil chaud, d'air embaumé que possède la Rivera depuis des temps séculaires s'est trouvée plus que jamais méritée. La journée du Grand Prix doit être notée tout particulièrement : temps fait à souhait, toilettes féminines d'un goût ultra-smart et surtout sport de derrière les fagots.

L'enceinte des tribunes fut d'une animation égale à ceux d'Auteuil et de Longchamps. Du reste, nous y avons retrouvé de nombreuses figures turfistes de connaissance.

Au pesage, se dirigeant vers le groupe des donneurs, nombreux cette année, voici le prince de Nantois et le prince Calado, à Nice depuis quelque temps ; puis le comte du Taillis, MM. Camille Blanc, président la Société des courses de Nice, et



(Cliché V. G. A.)

HIPPODROME DU VAR : LA TRIBUNE DES JUGES.

de La Charme échangeant quelques phrases. La goutte, l'affligeante goutte, est absente, envolée pour l'instant et M. de La Charme s'en trouve tout ingambe. Voilà encore MM. Albert Menier, Gauthier, Jean Boussod, Nogoroff, marquis de Montboissier, comte Vimier, baron Springer, et là-bas, M. le général Carrey de Bellemare, dont le nom rappelle de glorieux mais tristes souvenirs : le Bourget et les combats de 1870 autour de Paris assiégé.

(Cliché V. G. A.)

UN COIN DU PESAGE.

(Cliché V. G. A.)

LE PADDOCK.

(Cliché V. G.A.)

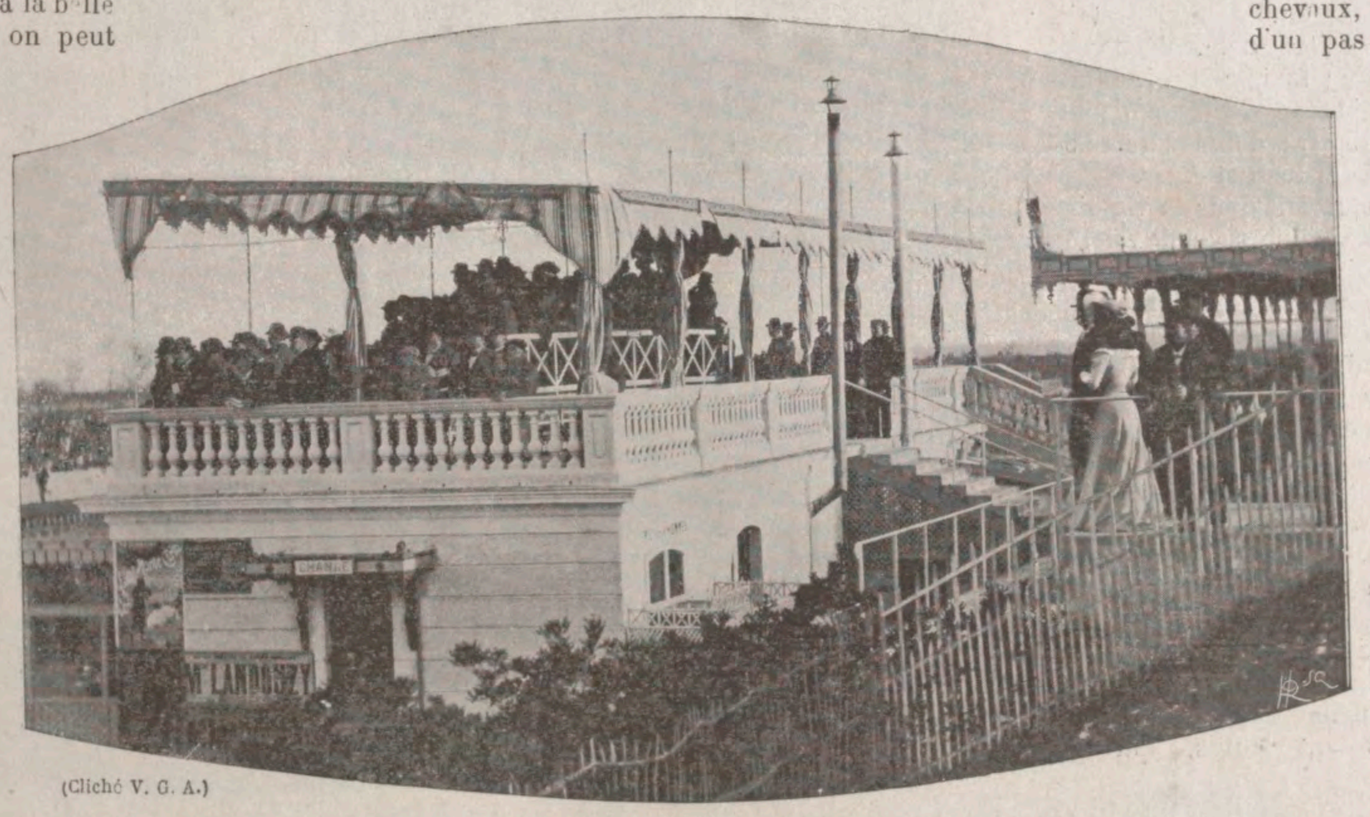
LE PESAGE.

Dans la tribune réservée à la belle moitié du genre humain, on peut apercevoir Mesdames Carrey de Bellemare, baronne d'Audrieu, Albert Menier, princesse Pignatelli, comtesse Vigier, une fervente des tribunes de Longchamps et d'Auteuil, et beaucoup d'autres encore. Comparer cette tribune à une corbeille de fleurs est vieux jeu, d'autant plus que ce mot de fleurs peut se rapporter à celles qui fleurissaient — inanimées et artificielles — sur les chapeaux de leurs charmantes propriétaires. Il est mieux de constater, pour le Parisien échappé au temps gris et maussade du ciel de janvier, du boulevard Montmartre, que les ombrelles qui s'agitaient au soleil du Midi eurent des airs amusants de grands papillons.

Dans la tribune du juge, voici notre excellent doyen de la presse sportive, M. Albert de Saint-Albin, jugeant à l'arrivée ; à côté de lui, on jurerait que c'est notre ami Charles Dugoujeon, rédacteur en chef d'*Auteuil-Longchamps*.

Et sur la terrasse de la Tribune MM. Eugène Adam, président de la Société sportive d'Encouragement, Baltazzi, secrétaire de la Société de Nice, et notre savant confrère en hippisme, rédacteur au *Jockey*.

Dans le paddock, où se promènent messieurs les acteurs de la représentation qui va commencer, c'est-à-dire les chevaux, voici, tournant en rond d'un pas paisible mais relevé, Alvarez de l'écurie Ruddock, Fragoletto de l'écurie Ch. Carter, et puis Caboulot de l'écurie Bachelor ; l'ancien cheval de M. Faider a l'air fin prêt; son poil gris luisant et bien couché dénonce son état de santé excellent. Derrière Caboulot marche Le Ténarque de chez Lucien Robert, puis là-bas Clémentine II et La Marquise de l'écurie I. Dambielle.



(Cliché V. G. A.)

LA TRIBUNE DES PROPRIÉTAIRES ET DE LA PRESSE.

La Belle Ferronnière, la victorieuse de l'an dernier, dans cette épreuve si convoitée du Grand Prix, est très entourée. La jument de M. le comte d'Espous de Paul est en condition parfaite : son encolure remarquable et la puissance de ses épaules attirent l'attention ; c'est une vraie jument de steeple chase; mais la cloche sonne, les chevaux sortent...

Le programme de la journée se composait du *Prix du Conseil municipal*, course de haies à réclamer, 3.000 francs, 2.800 mètres : du *Grand Prix de Monaco*, steeple-chase handicap, 40.000 francs, 4.400 mètres, et du *Prix des Alpes-Maritimes*, course de haies handicap, 3.000 francs, 2.800 mètres : on voit que la Société de Nice fait bien les choses : 46.000 francs de prix en une journée; pour les propriétaires et les entraîneurs de la région de Paris, la somme vaut bien le déplacement !

Le Grand Prix de Monaco avait réuni un champ

(Cliché V. G. A.)

UNE RENTRÉE DE COURSE.

(Cliché V. G. A.)

La Belle Ferronnière, Caboulot, Colombo II.

LE GRAND PRIX DE MONACO : L'ARRIVÉE.

imposant de seize partants. Comme pour les grandes solennités hippiques de Chantilly, de Longchamp ou d'Auteuil, le défilé traditionnel des concurrents devant les tribunes a eu lieu, puis le canter d'essai des chevaux se rendant au *starting-post*. Le départ a été donné dans d'excellentes conditions. Caboulot, Colombo II, La Belle Ferronnière ont pris en tête, menant un joli train. A la rivière, Cluny II culbutait. Savoyard qui menait alors le peloton était complètement débordé et rétrogradait. Caboulot sautait, au commandement, la dernière haie, dépassant Agar et La Belle Ferronnière ; mais celle-ci, admirablement montée par son jockey Watts, rejoignait bientôt le leader pour le battre d'une tête. Colombo II troisième ; puis Menil-Jean et Agar.

La Belle Ferronnière renouvelait donc sa victoire de l'année dernière et enlevait, une seconde fois, ce riche trophée du grand prix de Monaco pour son propriétaire, le comte d'Espous de Paul ; malheusement celui-ci, malade, n'a pu recueillir le tribut d'éloges et de sympathie de ses nombreux amis. Qu'on nous permette une réflexion de cette victoire sur le peu de clairvoyance des turfistes, aussi bien que du public. Voilà une jument, La Belle Ferronnière, gagnante du même Grand Prix, l'an dernier, et gagnante aisée, si nous avons bonne souvenance, amenée cette année-ci préparée soigneusement pour la même épreuve, en parfaite condition, que tout turfiste a pu apprécier au paddock avant la course, et que le ring abandonne. Nous savons bien que le papier désignait Fénelon II et Savoyard, et le ring s'en est tenu uniquement au papier, c'est-à-dire aux performances antérieures, qui ne tient compte d'aucun changement de forme survenu pendant une préparation spéciale. C'est une nouvelle preuve de l'inanité des prévisions qui se basent uniquement sur les fiches où se consignent les résultats des courses. Le *Prix du Conseil municipal* qui commençait la journée, et le Prix des Alpes-Maritimes, qui la clôturait, ont donné des résultats corroborant notre raisonnement. Craig-Lee, gagnant la première de ces deux épreuves, et Rameur qui a enlevé la seconde, n'étaient nullement favoris du public.

La journée de jeudi avait à son programme une grosse épreuve de 10,000 f., le prix du Prince Monaco. La victoire est restée à Fragoletto, appartenant à M. Ch. Liénart, turfiste belge.

La journée du Grand Prix de Nice, steeple-chase de 20,000 francs sur 4,000 mètres, a été aussi ensoleillée et aussi chaude que celle du Grand Prix de Monaco. Le Grand Prix hippique de Nice est une fête pour la population niçoise, parce qu'il se court un dimanche ; c'est la journée populaire, aussi le joli hippodrome du Var regorgeait-il de monde ; le pesage était garni, comme lundi et jeudi passés, d'une foule élégante, tout le gratin des résidents hivernaux élégants et aristocratiques. Aperçu quelques nouveaux arrivés : Sir Blundeel Maple, et Sir George Chelwynd, venus d'Angleterre ; le comte de Clermont-Tonnerre, le comte de Songeons, le prince Lubormiski.

L'heureux vainqueur du Grand Prix de Nice est encore M. Liénart, avec Treucsin ; ce propriétaire a enlevé jeudi passé le prix du Prince de Monaco. Fortune et bonheur obligent : M. Charles Liénart, à l'occasion de ces deux victoires, a donné mille francs aux pauvres de Nice, et cinq cents francs à l'hôpital des Jockeys, à Chantilly.

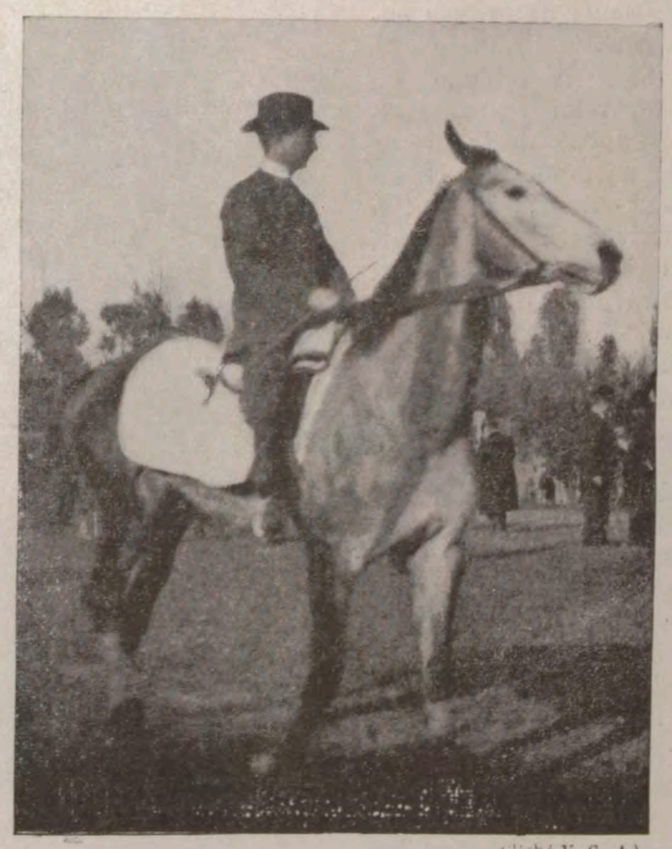
ALFRED DE SAUVENIÈRE.

(Cliché V. G. A.)

LA BELLE FERRONNIÈRE, À M. LE COMTE D'ESPOUS DE PAUL, GAGNANTE DEUX ANS DE SUITE DU GRAND PRIX DE MONACO.

(Cliché V. G. A

THÉMISTOCLE, À M. LÉGLISE, GAGNANT DU GRAND PRIX DE MONTE-CARLO



Cliché V. G. A.)

CABOULOT, À M. BATCHELOR, SECOND DU GRAND PRIX DE MONACO.

COMMENT ON DEVIENT CHAUFFEUR

Pour être chauffeur, il ne suffit pas de posséder une automobile. Quoique avec les procédés de nos fabricants ce ne soit déjà pas banal. Vous connaissez le refrain habituel :

— Une voiture? Parfaitement, monsieur !

— Et quand puis-je espérer l'avoir ?

— Très vite, monsieur. Nous avons quadruplé notre outillage et décuplé le nombre de nos ouvriers...

— Ah ! bien.

— Donc vous pouvez y compter, d'une façon ferme, pour le 1er juin 1900 !

Mais une fois en possession du monstre à pétrole, il faut apprendre à le conduire et à le soigner.

(Cliche Beau.)

UN COSTUME DE TRAVAIL.
— Voulez-vous l'adresse de mon tailleur?

Le meilleur moyen, c'est de s'y mettre carrément, franchement, sans pudeur d'homme du monde et sans retenue. Endossons la blouse, la cotte et le bourgeron, car le métier est salissant, et acheminons-nous dans un atelier; c'est en forgeant qu'on devient forgeron, c'est en chauffant qu'on devient chauffeur. D'ailleurs, rassurez-vous, le mot automobile ne signifie-t-il pas que cela va marcher tout seul ?

Pour conduire une automobile,
Il faut avoir l'œil du Kabyle,

a dit Pierre Giffard en les colonnes du *Vélo*. Très juste, mais voyons comment on acquiert l'œil d'un Kabyle.

Ancien élève de chez Charron, permettez-moi de vous conter mon apprentissage comme *ouverrerier*.

Présenté à mon chef d'atelier Manceau, j'obtins vite, grâce à de hautes protections et à une politique habile, un rang de faveur. D'emblée j'eus le droit de ne pas nettoyer les roues, les caisses et les essieux, et je suivis le peloton d'élèves mécaniciens qui, sur une vieille Daimler de 3 chevaux 3/4, s'abattait le matin sur le Bois de Boulogne, dans un grincement d'engrenages et de changements de vitesse mal exécutés.

Je fais d'abord connaissance avec le monstre avant le départ. La première entrevue avec le

Cliché Beau

REMPLISSEZ LES BRULEURS
— N'aspirez pas, c'est du pétrole.

moteur est des plus cordiales, au moins de ma part, car ce diable de moteur garde un sérieux de pape ou de grand lama.

Mon professeur m'explique : voici les brûleurs, on les allume avec une goutte d'alcool, puis on les met à l'essence. Voici la lampe qui les alimente. Savez-vous la remplir ?

— Non.

— Eh bien, prenez ce tuyau de caoutchouc, cet autre, faites un siphon entre le réservoir d'essence et la lampe.

— Boua ! boua !

— Vous avez aspiré, il fallait souffler. Vous avez bu du pétrole, vous êtes à l'amende d'un litre de vin blanc.

Maintenant, regardez bien. Vos brûleurs sont en bon état. La flamme est belle. Maintenant mettez à l'air chaud.

— Hein ?

— Oui, quoi ! Vous ne comprenez pas ? Fixez ce petit truc, poussez celui-là ! Il n'arrive plus que de l'air chaud aux cylindres. C'est pour mettre en marche. Ouvrez le robinet de l'essence et fermez-le vite, mille tonnerres, vous allez noyer votre champignon !

— Mon champignon ?

— Oui, votre champignon, le champignon de votre carburateur. Maintenant, un coup de manivelle sec et ça doit partir. Sinon vous êtes un bleu.

— Un bleu ! C'est mon bras qui en écope d'un. La manivelle que je tourne est revenue me frapper le coude. Il paraît que c'est de ma faute.

Enfin le moteur part. Vite on remet l'essence, on met à l'air froid, on ouvre les graisseurs.

En route.

Inutile de dire que c'est le professeur qui conduit. Je le considère comme un dieu mage éblouissant et protecteur.

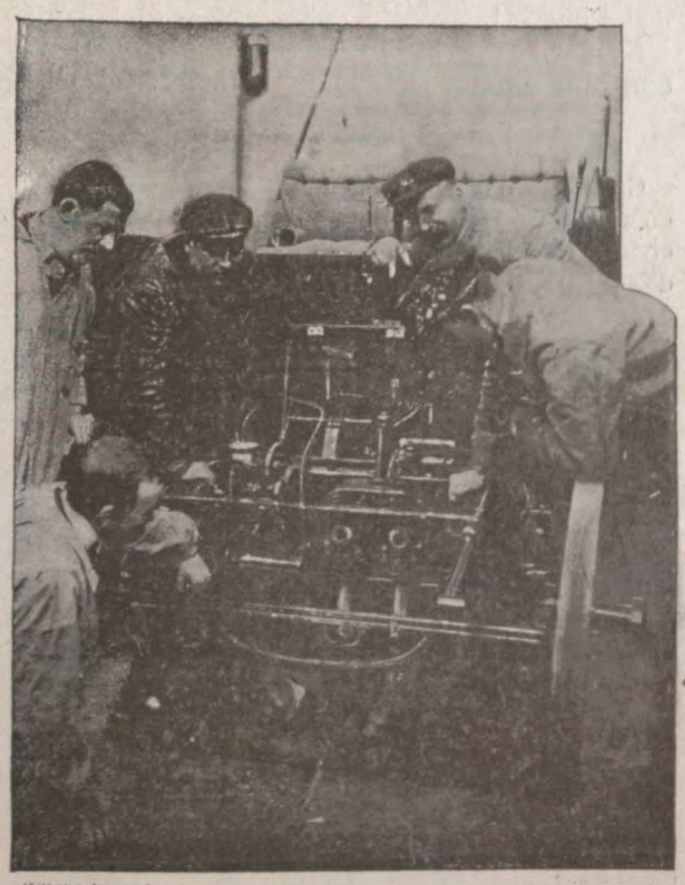
Cliche Beau.)

LE DÉMONTAGE DU CONE D'EMBRAYAGE.
— Quelle position pour un notaire !

Nous voici dans une allée du Bois. Il paraît que c'est là que je vais débuter, faire des retraites, me dit mon professeur.

D'un coup d'œil je mesure l'allée. Elle a vingt mètres de large, un kilomètre de ligne droite. C'est égal, je trouve qu'elle est bien dangereuse. Et puis, quelle sale invention que les trottoirs ! Et ce cycliste là-bas, qu'est-ce qu'il vient faire ici pour nous embêter ?

Attention ! Je suis à la barre. J'ai dans la main droite une barre de direction, sous chaque pied une pédale dont l'une, celle de gauche, désembraie le moteur, c'est-à-dire cesse de le faire agir sur le

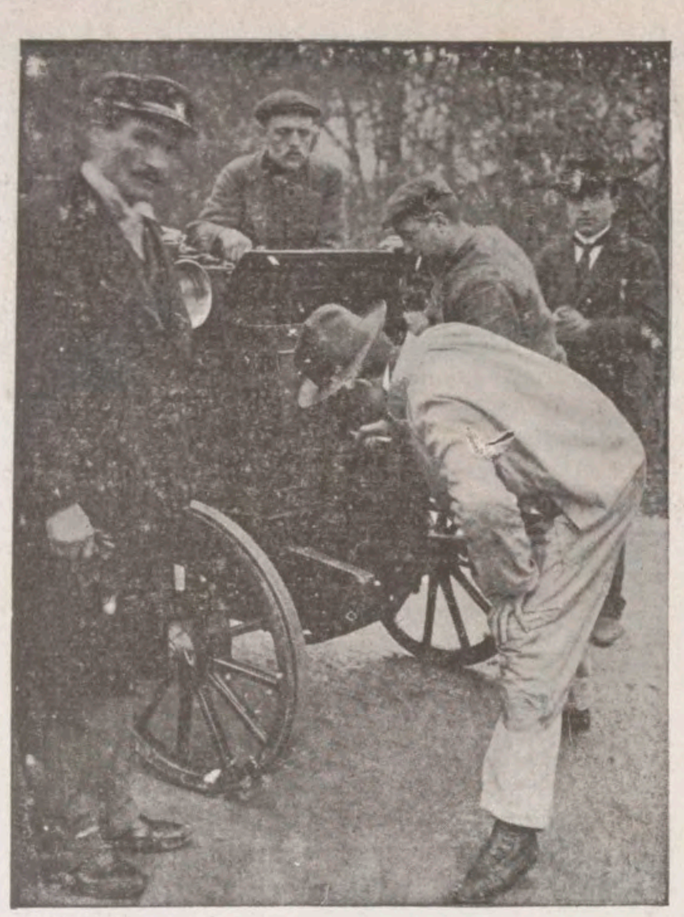


(Cliche Beau.)

LA LEÇON PRATIQUE.
— Les dessous de l'affaire.

Cliché Beau.)

AUTOUR D'UN PNEUMATIQUE.
— Ces affaires-là se traitent avec grande pompe.



(Cliché Beau.)

LA MISE EN TRAIN.
— Un coup sec et le moteur part... quelquefois.

cône qui commande les engrenages. La pédale de droite est un frein. J'ai à main droite un levier qui embraie et désembraie, et devant lui un autre levier qui me donne mes vitesses. Et puis là-bas devant, il y a encore un sale levier qui donne le point mort, la marche avant, la marche arrière ; c'est sûr, je vais me fi he dedans !

Oh ! ma pauvre tête.

Mon professeur me dit que j'ai l'air ahuri ! Il est poli. Je dois avoir l'air idiot. Je me crispe et je me concentre. A moi mon vieux flair de cycliste !

— Mettez d'abord la marche avant ! Pas ce levier-là, l'autre, celui qui est devant. Maintenant prenez la première vitesse, là, ce cran en arrière ; allons, plus vite que ça !

Appuyez bien sur votre pédale de gauche et ne lâchez pas votre barre, tonnerre de chien ! Votre levier d'embravage, là, dans vo're bras droit, poussez-le en arrière. Attention, nous sommes en route, levez doucement votre pied, pas si vite, ça y est, nous partons, et tenez votre barre, moins crispé, souple et ferme. Allons, eh bien, vous allez dans le trottoir ? Vous voyez, ça n'est pas plus malin que ça !

Effectivement, nous sommes en route. J'en suis tout baba moi-même.

Ce n'est d'ailleurs là qu'un début. Nous allons ensuite faire les changements de vitesse (en pesant chaque fois sur votre pédale de gauche, bougre d'étourdi !) Oh ! mes dents ! Avez-vous assez grincé chaque fois que les pignons se sont mal mis en contact ! Grin ! Grin !

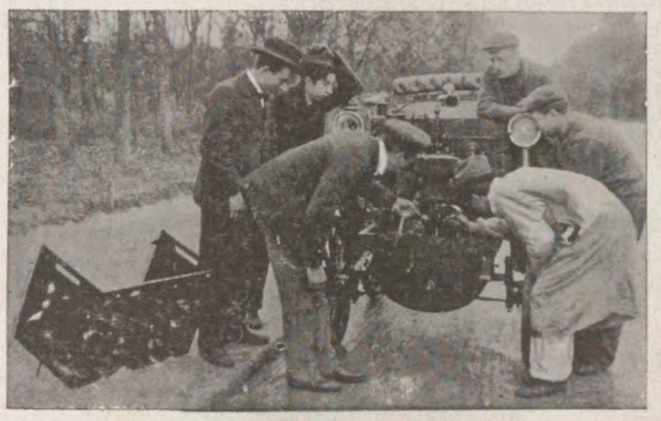
Puis nous apprendrons à fréner, en débrayant d'abord, puis le coup sec de pédale à frein. Nous allons virer, en première, puis en seconde vitesse, en débrayant pour ne pas culbuter. Nous allons apprendre à marcher en arrière, à tourner en arrière, à faire des huit, à entrer et à sortir dans une allée où l'on ne peut pas virer, à s'arrêter au ras du trottoir, en long, par devant, par derrière.

(Cliché Beau.)

UNE ÉMOTION.
— Pédard ! — Chauffard !

Il y aura bien, de-ci de-là, quelques anicroches, quelques montées sur un trottoir, quelques virages par trop secs autour d'un arbre.

Une ou deux fois, nous passerons trop vite d'une vitesse à l'autre quand le moteur donne mal. Et le moteur se calera. Il faudra descendre, voir ce qu'il a, le remettre en marche, apprendre à l'arrêter de soi-même.



(Cliché Beau.)

SUR LA ROUTE.
— Ça ne marche plus ! il doit y avoir quelque chose.

Et tout cela, qui paraît compliqué en diable, est, en réalité, simple comme bonjour ! Cela devient une série de gestes aussi familiers que de couper sa viande ou de chercher son mouchoir.

(Cliché Beau.)

ESSAI DE MACHINE EN ARRIÈRE.
— Sacrebleu ! vous ne voyez pas le trottoir ?

(Cliché Beau.)

UN VIRAGE UN PEU SEC.
— Je crois qu'il est temps de descendre !

(Cliché Beau.)

EN PANNE !
— Et l'on dit que cela n'est pas un sport athlétique !

Puis à l'atelier nous apprendrons ce que c'est qu'un moteur, comment il fonctionne, le rôle du régulateur et comment il peut être réglé lui-même par le modérateur, l'accélérateur.

Quel brouillamini au début ! Et, dès qu'on a mis la main à la pâte (ou d'ailleurs des mains qui sont souvent des pattes). Mais, pour la bonne cause, que ne ferait-on pas ?

Il ne nous reste plus qu'à envoyer nos papiers à la Préfecture de Police, tout comme si nous voulions devenir cocher de fiacre ou marchande des quatre saisons.

Puis on passe son petit examen ; ça c'est souvent au petit bonheur. On est reçu ou recalé autant sur sa tête que sur sa science.

Et voilà comme on devient chauffeur.

Il ne reste plus qu'à se procurer, détail négligeable, les 6.000 ou 10.000 francs nécessaires pour avoir une bonne voiture automobile.

Ensuite on est autorisé à circuler dans Paris et à y a traper une bonne contravention.

C'est cela qui finit de vous sacrer chauffeur, c'est indispensable. GEORGES PRADE.

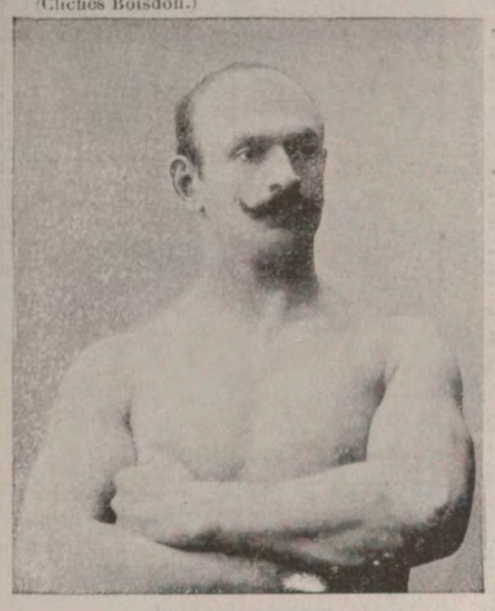
(Cliché Beau.)

LA PREMIÈRE SORTIE DANS PARIS.
Pour conduire une automobile
Il faut avoir l'œil d'un Kabyle. (PIERRE GIFFARD.)

LES PRINCIPAUX ATHLETES

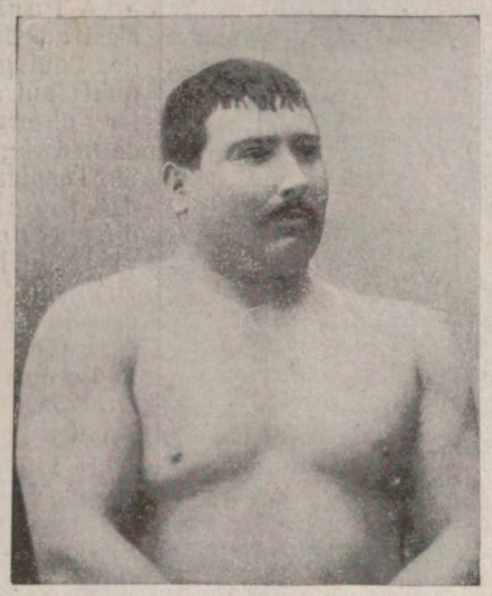
Du Grand Prix de lutte de la Ville de Paris

(Clichés Boisdon.)



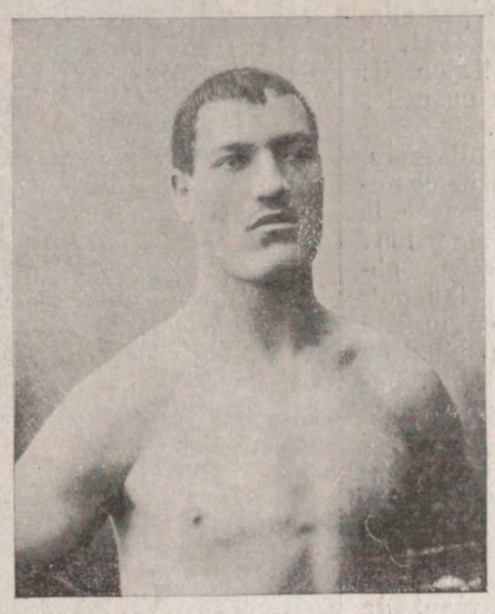
PYTLASINSKI

Pytlasinski est un superbe type d'athlète. Il est le champion des lutteurs russes. Dans le championnat du monde, il a successivement tombé Boudoux, Alphonse Henry, Fénelon et l'habile Bordelais Gambier. En Russie, à l'Aquarium de Moscou, il y a trois mois environ, il a triomphé de Paul Pons. La taille de cet athlète est de 1m,90, son poids de 110 kilos. Comme âge, il frise la quarantaine ; lieu de naissance, Varsovie.



LAURENT LE BEAUCAIROIS

Est enfant — et bon enfant — du pays des Hommes à doubles muscles, de Beaucaire, près de Tarascon. La force de ce célèbre athlète, le plus en renom dans le Midi, est prodigieuse; 80 livres sont mises par lui à bras tendu. Son agilité, malgré sa masse, 244 livres, est aussi surprenante que sa force. A la course, sur 500 mètres, il rend 100 mètres à Sabès et le bat. Laurent le Beaucairois a fait match nul avec Pons. Ses autres adversaires ne lui ont guère résisté.



PEYROUSE

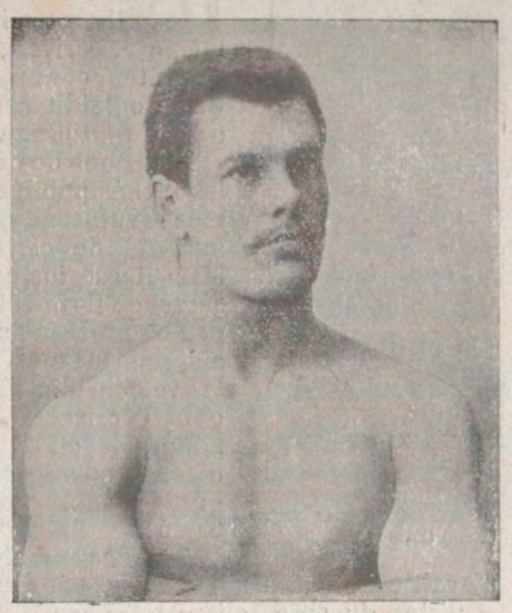
Taille géante, épaules larges, poitrine excessivement développée, force prodigieuse.

Le lion de Valence ne lutte que depuis deux ans.

Age, 23 ans.

Poids, 118 kilos.

N. B. — Devait prendre part au Grand Prix de la Ville de Paris, mais a préféré se montrer au Casino.



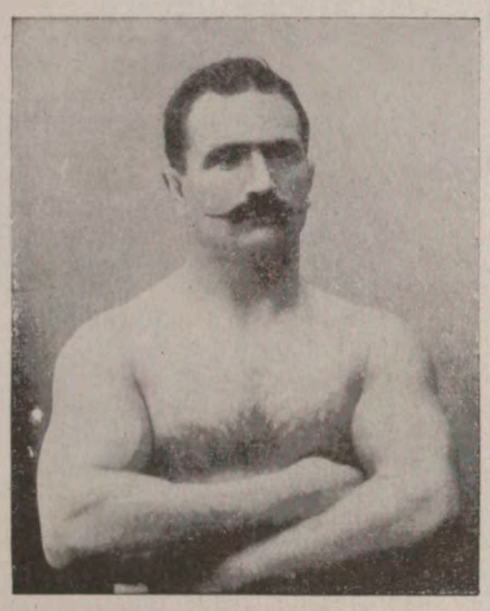
CONSTANT LE BOUCHER

De son vrai nom Constant Lauveaux.

Vainqueur du Championnat du Nord disputé à Roubaix en 1898 et dans lequel il tomba Félix Bernard.

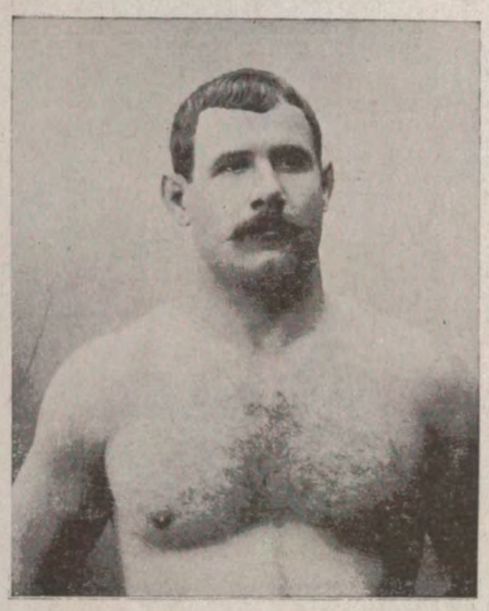
Dans ses luttes avec Pons, Constant n'a jamais cédé.

Constant le Boucher est âgé de 20 ans, son poids est de 85 kilos.



PIETRO II

De son vrai nom, Jean Lacaze. A été baptisé Piétro II à cause de la beauté de son jeu, qui rappelle celui du fameux Pietro. Un merveilleux lutteur, solide, râblé, trempé comme de l'acier. Enfant des Landes, est né à Saint-Jean-de-Marsac. A lutté un peu partout. Age, 30 ans; poids, 85 kilos.

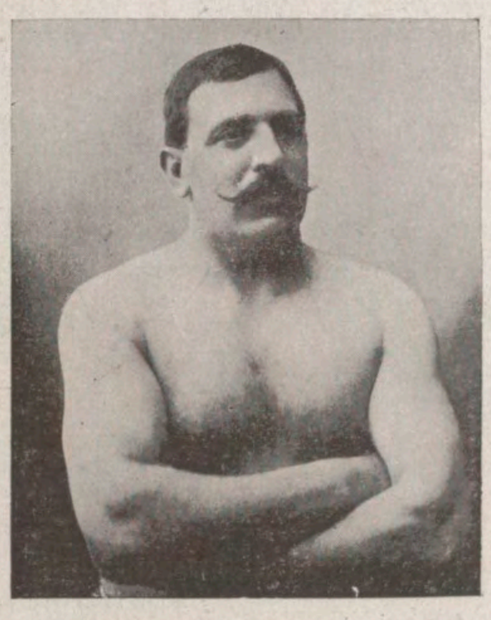


SABÈS

Sabès est un maître en l'art de lutter. Qui ne le connaît ?

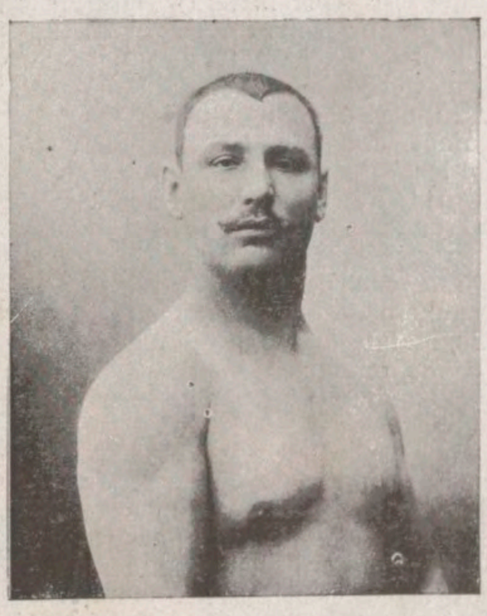
Il est âgé de 20 ans; son poids est de 170 livres; sa taille est de 1m 72.

Sabès a matché contre Tom Cannon, Pietro, les Turcs Gara-Osman et Mehemet, etc.



FÉNELON

34 ans, 1m,73, 90 kilos, académie solide, muscles puissants, a débuté dans l'arène à 20 ans. A tombé notamment Petroff, champion bulgare; Salvator, champion belge, en 1895, aux Folies-Bergère, à Paris; Schackmann, champion allemand, et Maurice, champion parisien. A lutté 57 minutes sans résultat avec Antoniodieri, champion grec.

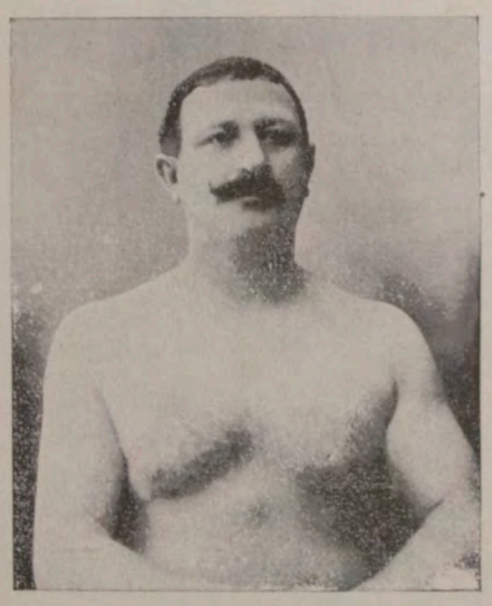


AIMABLE

Un des plus redoutables lutteurs du Midi.

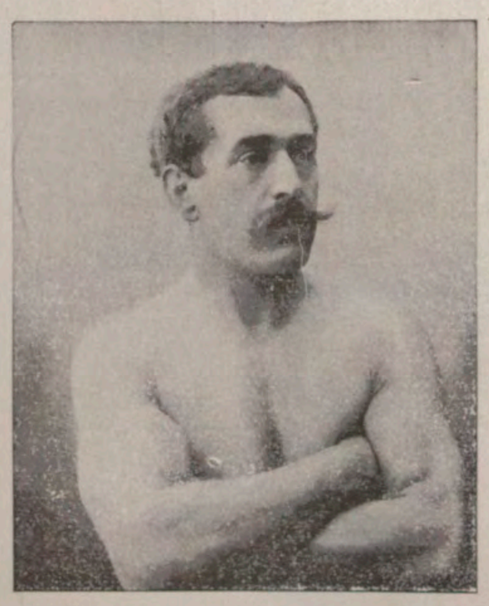
Aimable est un gaillard avec lequel on ne plaisante pas. C'est un jeune dans la carrière, mais il est de ceux qui ne tombent pas souvent.

Age, 24 ans; poids, 93 kilos; est né à la Calmette (Gard).



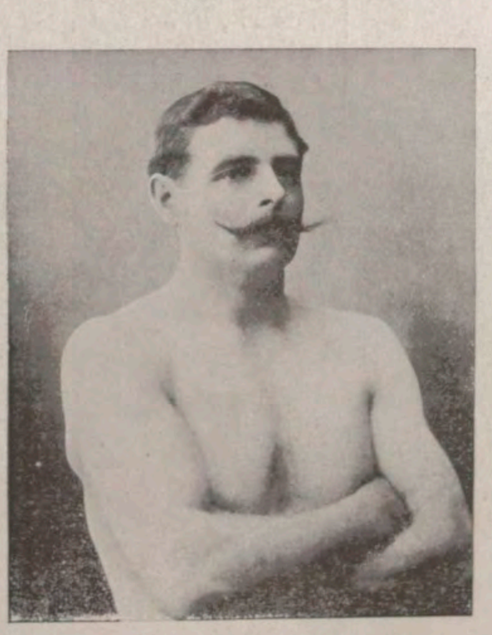
PAUL LE MASTOC

Un puissant athlète méridional. Est né à Bordeaux. Paul le Mastoc a 38 ans, 1m,78, 108 kilos, belle prestance, homme superbe. A débuté à 18 ans. Compagnon assidu de Paul Pons, a tombé en 1895 le champion anglais Green, à Paris, et a résisté 51 minutes à Pietro, le fameux Pietro, en 1888, à Bordeaux.



EMMANUEL SALOMON

Le briseur de chaînes vit le jour à Utrecht, il y a quelque 27 ans. Il a souvent connu le succès dans les luttes qu'il a soutenues. Sa taille est de 1m,70. Il pèse 87 kilos. Cet athlète obtint, en 1898, le 4e prix de lutte au championnat du monde de Bruxelles.



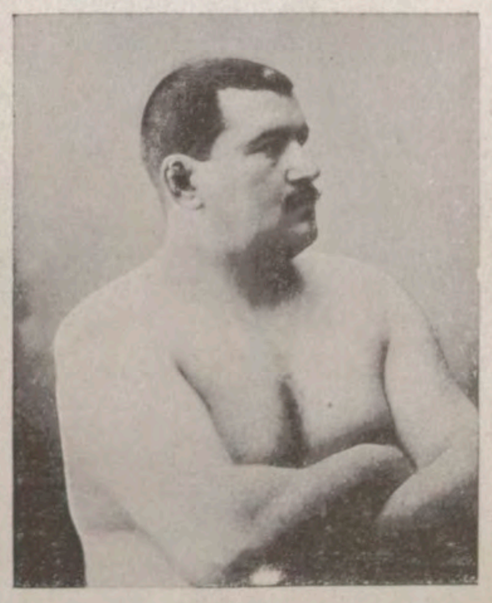
RAOUL DE CAHORS

Joli lutteur au jeu fin et habile.

Son poids est de 82 kilos.

Sa taille de 1m,76.

Il est âgé de 32 ans.



DAUMAS

L'imposant Pique-Planque pèse la bagatelle de 138 kilos. Daumas est de Montpellier; il est célèbre dans le Midi, où il a pris part en triomphateur à tous les concours de lutte. Age, 26 ans. A lutté avec le fameux turc Cara-Osman durant 47 minutes, sans que la rencontre ait donné de résultat.

Comment Elles pédalent

(Cliché C. de M.)

D'aucuns ont nié l'esthétique de la bicyclette : « Elle est laide par elle-même », écrivait, en 1891, un littérateur connu, et il ajoutait : « Elle enlaidit ceux ou celles qui en font usage ».

Mieux que de vains discours, les clichés publiés dans ce numéro suffisent à prouver la fausseté de cette assertion. Mais il est juste de faire observer qu'ils ont été pris depuis peu et que le jugement précité a été porté tout au début de la vélocipédie féminine. Depuis, l'écrivain a fait amende honorable, et, dans un de ses récents ouvrages, il n'a pas hésité à adorer ce qu'il avait brûlé !

Avouons, d'ailleurs, qu'il n'avait pas tout à fait tort ! A l'époque, les rares cyclistes du sexe joli, grisées par la nouveauté de l'exercice, justifiaient ces critiques. Je vois encore les culottes collantes et les jupes outrageusement courtes arborées par la plupart. Et je me souviens aussi de l'affreuse position qu'elles avaient adoptée en machine. Ne s'ingéniaient-elles pas à « singer » les coureurs ! L'échine terriblement courbée, les épaules rentrées, elles se livraient à des emballages qui les laissaient en transpiration, essoufflées, les cheveux en désordre ! Les plus charmantes devenaient alors monstrueuses. Et, très franchement, il m'arrivait parfois, malgré toute ma vélophilie, de maudire l'instrument qui enlaidissait à ce point nos compagnes.

Mais la coquetterie et le bon sens ont fini par avoir raison de ces pratiques. L'exemple de quelques femmes, qui avaient subitement perdu leur beauté à la suite de ces exagérations, donna à réfléchir à celles qui eussent été tentées de les imiter. Dans un pays où « plus oblige et peut davantage un beau visage qu'un homme armé », l'on ne sacrifie pas le physique à une distraction, aussi grande soit cette dernière.

D'ailleurs, en revenant à une plus sage compréhension du sport cycliste, la femme française n'a pas tardé à trouver un plaisir plus vif que jamais.

(Cliché Carle de Mazibourg)

AUSSI COMMODE QUE PEU GRACIEUX.

(Clichés Carle de Mazibourg.)

MODE FÉMININE POUR LE XX^e SIÈCLE.

En se redressant progressivement, les guidons ont amené une position plus propre à faire goûter les charmes de la promenade à bicyclette.

Cette position permet à l'œil d'embrasser plus d'horizon ; elle facilite l'équilibre ; plus sûre de sa direction, la femme jouit d'une plus grande liberté d'esprit, et les rêveuses y trouvent leur compte.

Certes, le clan féminin compte encore de solides « pédaleuses » très capables de couvrir à bonne allure et sans trop de fatigue des dizaines de kilomètres. Mais les plus intrépides ont soin de ne pas forcer leur talent et de ne pas nous donner le spectacle de l'affreux « vannage ».

A Paris, c'est au Bois de Boulogne qu'il faut aller observer ce manège. Sur l'esplanade proche d'Armenonville, elles viennent de grand matin faire de la haute école. Lorsque le soleil projette leurs ombres sur le sol, elles ont soin de corriger ce que « la ligne » de leur position a de défectueux. Puis elles s'exercent aux acrobaties utiles : monter par la pédale ; virer savamment dans un cercle étroit ; descendre en vitesse, etc., tout cela elles arrivent à l'exécuter avec un brio extraordinaire.

(Cliché Carle de Mazibourg.)

RETOUR DU BOIS.

Mais les plus avisées portent toute leur attention sur l'harmonie et la souplesse de l'allure et le perfectionnement du coup de pédale.

Et puis, elles n'y mettent pas d'amour-propre, et quand la fatigue survient, elles n'hésitent pas à aller se reposer sur une chaise ou sur un banc. Ce temps n'est du reste pas perdu, car elles notent chez celles qui passent les avantages ou les inconvénients de telle ou telle position, et elles font leur profit de ces observations.

Il y aurait donc une insigne mauvaise foi à prétendre que la cycliste de 1899 manque de grâce et de chic ; et l'on peut hardiment affirmer que la femme, à qui ces qualités font défaut à bicyclette, en est également dépourvue dans toutes les circonstances de la vie !

Gustave de Lafreté.

(Clichés Carle de Mazibourg.

DE LA JUPE À LA CULOTTE.

LA SOCIETÉ D'ENCOURAGEMENT DE L'ESCRIME

La Société d'Encouragement de l'Escrime vient de donner au Grand Hôtel son assaut annuel en l'honneur de l'armée.

Nous donnons aujourd'hui les portraits des principaux tireurs qui ont pris part à cette fête, et nous allons faire, en quelques lignes, l'historique de cette importante Société qui peut être considérée comme la mère de toutes les autres.

Elle fut fondée en 1882 par M. Hébrard de Villeneuve dans le but de propager en France le goût de l'art des armes et d'en favoriser les progrès, notamment en organisant les concours entre les élèves des lycées et collèges, en donnant des assauts publics sous son patronage, en subventionnant les sociétés de maîtres d'armes ou en accordant à ceux-ci des secours et des encouragements individuels.

Elle comprend des membres titulaires et des membres honoraires et est dirigée par un comité de trente membres élus pour cinq ans et renouvelables par cinquième.

Dès la première heure, M. de Villeneuve groupa autour de lui les personnalités marquantes du monde de l'escrime, tels que MM. le baron d'Ariste, de Corda, comte de l'Angle Beaumanoir, comte de Bonnegarde, Audouin, Chevillard, Carolus Duran, Borthey, Charpillon, colonel Derué, docteur Devillers, baron d'Ezpeleta, Franconi, Herwegh, Guibat, Chauveau, de Cheveigné, Jules Claretie, comte Clary, lieutenant Clolus, comte Collarini, O. Conrad, de la Croix, Dubonnet, capitaine Ducrot, comte d'Elva, docteur Felizet, de la Fremoire, comte Frisch de Fels, Froment Meurice, comte de Gabriac, général Gervais, Gillou, Guyon, d'Hausen, d'Havrincourt, colonel d'Hombres, Joseph Renaud, Lafourcade, Cortina, de la Grange, Laureau, Lécuyer, Théophile Legrand, Letainturier-Fradin, Louradour, Matringhem, de Montesquiou-Fezensac, Mourichon, docteur de Pradel, général Rebillot, de Rochefort, Semelaigne, lieutenant Sénat, baron du Teil du Havelt, Thomeguex, commandeur Trezza de Musella, Voulquin, comte d'Yzarn-Fraissinet, etc.

La Société fut reconnue d'utilité publique en 1891, et dès cette époque elle prit un essor nouveau. Elle a pu, en effet, accepter des dons, des legs, de donateurs généreux, parmi lesquels il faut citer M. Osiris, dont la philanthropie ne manque jamais de se produire lorsque l'occasion lui en est offerte.

Plusieurs grandes fêtes d'escrime sont organisées chaque année par les soins du Comité, pour lequel ce n'est pas une sinécure. La partie administrative est tout entière confiée au dévoué capitaine Bizot.

Après l'assaut en l'honneur de l'armée, la Société donne un autre assaut, dit des jeunes, auquel prennent part quelques-uns des nouveaux membres. Ils sont alors sacrés véritablement escrimeurs.

Puis viennent les épreuves du Concours annuel entre les élèves des lycées et collèges de Paris, et c'est certainement à l'émulation provoquée par ce Concours parmi les lycéens que l'on doit en grande partie le développement de l'escrime dans nos établissements scolaires.

La Société ne s'est occupée de l'épée que depuis l'année dernière. Elle a organisé des poules à l'épée qui se sont disputées à plusieurs reprises dans le grand jardin d'une propriété appartenant à la famille de l'un des membres du Comité et sise à Paris même.

Quant au sabre, il a pris dans la Société une certaine importance, et il n'est plus d'assaut où deux rencontres au sabre ne servent d'intermèdes. La Société compte d'excellents sabreurs qui font aussi partie de la Société du Sabre et dont MM. Boisdon, Lécuyer, de la Falaise, Lafourcade, de Roffa, etc., sont les plus actifs.

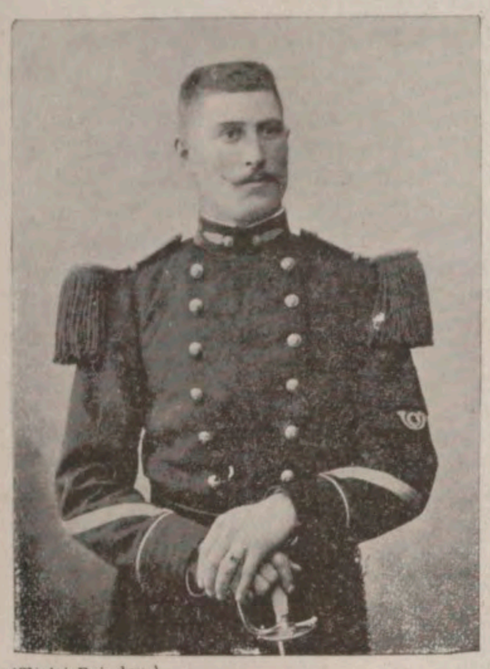
C'est le général Baillod qui est président d'honneur, et M. Hébrard de Villeneuve qui est président.

Autour d'eux un Comité dévoué s'empresse, pour le plus grand bien de l'escrime, et des commissaires zélés s'occupent de l'organisation des assauts, ce qui n'est pas une petite tâche, vu le nombre très grand de demandes de places.

La Société ne s'occupe pas seulement de donner des assauts et des encouragements, elle s'est occupée aussi de duel, forme détournée du sport, et elle a organisé, en 1887, un jury d'honneur qui fonctionne régulièrement, renouvelé tous les quatre mois par séries de trois membres, et qui est chargé de régler les questions d'honneur qui lui sont soumises par les membres de la Société, et cela sans appel, sous peine de radiation du membre qui ne se soumettrait pas aux décisions de ce jury.

Il était de toute justice, puisque l'actualité nous y conviait, de consacrer une étude spéciale à cette Société dont les effets bienfaisants ne sont plus à compter.

LOUIS PERRÉ.



(Cliché Boisdon.)
SERGENT BÉZY.

(Cliché Boisdon.)
ADJUDANT LAFOUCRIÈRE.

(Cliché Boisdon.)
ADJUDANT LEMOINE.

(Cliche Boisdon)
ADJUDANT RINGUET.

Cliché Boisdon.)
LE PROFESSEUR BERGÈS.

(Cliché Boisdon.)
M. BOISDON.

LES SPORTS D'HIVER A DAVOS

Depuis quelques années le séjour dans la vallée de Davos, située en Suisse, dans l'Engadine, est recommandé aux personnes atteintes d'affections de poitrine.

A Davos-Platz s'est créée une station climatérique des plus importantes.

L'air y est pur et sec, entouré de hautes montagnes, Davos jouit d'une température qui est dans la journée, lorsque le soleil brille, d'une extraordinaire douceur, contraste étrange avec la neige qui recouvre le paysage et la glace qui recouvre l'eau du lac.

Mais Davoz-Platz n'est pas seulement un sanatorium pour les pulmonaires. C'est aussi un centre sportif des plus actifs. Tous les sports d'hiver, patinage, *ski*, *tobogganing*, *curling*, *hockey* sur la glace y sont pratiqués par une colonie anglo-américaine qui augmente chaque année.

C'est à Davos que se sont disputés, l'année dernière, les championnats du monde de patinage dont l'organisation avait été confiée à l'International Schlittschuk club de Davos, Œstlund de Drontheim fut vainqueur après une lutte homérique avec Seyler de Munich, et c'est encore à Davos que vient de se courir le championnat d'Europe que le même Œstlund a gagné de fort brillante manière, s'adjugeant la place de premier dans les quatre courses: 500, 1.500, 5.000, et 10.000 mètres qui comptaient pour cette épreuve.

Le sport le plus intéressant de tous ceux pratiqués à Davos est incontestablement le *Tobogganing*, qui vient du Canada. Le toboggan est un traîneau étroit, relevé à une de ses extrémités. On se sert à Davos de deux sortes de toboggan, le toboggan suisse ou *luge* et le toboggan américain dit *skeleton*. Le toboggan suisse comme le toboggan américain se compose essentiellement de deux patins plus ou moins longs relevés à l'avant et reliés par des traverses. Le toboggan américain en acier mesure deux à trois mètres; le coureur, couché tout de son long dessus, le dirige à l'aide de la pointe de ses pieds garnis chacun d'un clou de fer. Le pied sert de gouvernail: il n'y a que lorsque le tournant est trop brusque que le coureur est obligé, en soulevant brusquement des deux mains son traîneau, de le faire rapidement changer de direction.

Le coureur est assis sur le toboggan suisse, qui est moins long; il se dirige à l'aide de deux piquets ferrés qui servent au besoin à augmenter la vitesse.

Il y a deux manières de départ complètement différentes. Le départ américain s'exécute en prenant le traîneau à l'arrière par les mains. L'homme se trouve donc arc-bouté. Au signal, il pousse violemment en faisant de grandes et puissantes jambés; au bout d'une vingtaine de mètres, il saute très adroitement sur son traîneau, où il se trouve littéralement à plat ventre, les jambes dépassant à droite et à gauche pour assurer, en retenant tantôt d'un côté, tantôt de l'autre, la direction.

Le départ pour toboggans suisses se fait le coureur étant assis. Au signal de départ, le concurrent pique furieusement des deux.... de ses deux bâtons ferrés et se démène tant qu'il peut.

A Davos les courses se donnent sur une route, et l'on ne peut songer à faire de départs en ligne; c'est donc contre la montre, à une minute d'intervalle, que les concurrents fuient sur leur monture d'acier — qui n'est pas la bicyclette!

(Cliché J. Sigrist-Herder.)

LE TOBOGGAN SUISSE. — AU VIRAGE.

La course adoptée à Davos commence au village de Laret. La route, d'abord droite pendant une centaine de mètres, tourne ensuite à angle aigu et jusqu'à l'arrivée, qui se fait aux premières maisons du village de Kloters, à 200 mètres plus bas environ, le restant des deux kilomètres de parcours se compose uniquement de lacets aux tournants brusques. C'est du reste à ces tournants que la science des coureurs se révèle; dans les lignes droites il n'y a qu'à se laisser aller, en assurant cependant la direction de sa monture. Mais prendre les tournants sans ralentir le train est chose difficile; cela demande du sang-froid, de la vigueur.

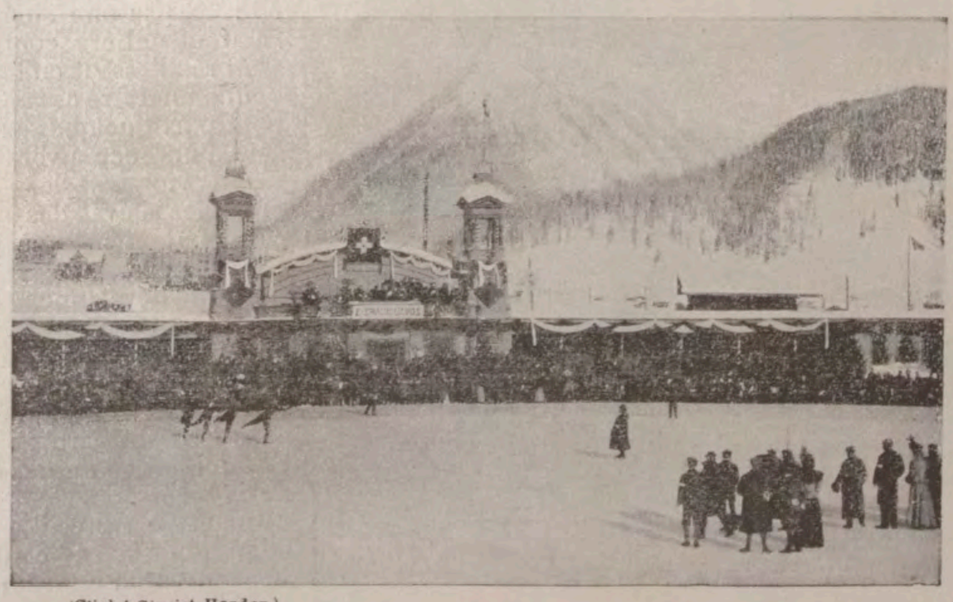
Donne-t-on trop tard l'impulsion qui doit vous faire changer de direction? On rate le tournant, et, emporté par la vitesse exagérée, on sort de la route, et traîneau et cavaliers vont à quelques mètres s'enfoncer dans la neige vierge qui recouvre les pentes.

Il y a, avant l'arrivée, un dernier tournant particulièrement raide. Lorsqu'un coureur apparaît dans la ligne droite qui le précède, les spectateurs l'avertissent par de retentissants *Achtung*! « Attention! » Il semble que jamais le traîneau ne pourra changer de direction. Le coureur fait frein avec la pointe de

LE TOBOGGAN. — EN COURSE.

(Cliché Sigrist-Herder.)

LE TOBOGGAN AMÉRICAIN. — UN VIRAGE



(Cliché Sigrist Herder.)

LE CHAMPIONNAT DE FIGURES.

ses pieds et racle fortement la neige avec le pied gauche — le tournant est à gauche — tout en soulevant avec les deux mains l'avant du toboggan pour le porter violemment dans la

nouvelle direction. La neige vole encore derriere lui qu il est déjà loin. Souvent quelque amateurs reunis montent des toboggans à plusieurs places ou *bobs*. Le *bob sleigh* n est pas construit comme le toboggan ordinaire. Il comporte un avant-train articulé. Entre eux se placent les passagers qui n'ont qu'à garder l équilibre en se cramponnant à des cordes latérales. Un train au à plusieurs places pese de 250 à 400 kilos. Il faut un sang-froid imperturbable doublé d'une belle force musculaire pour diriger un *bob*.

EN TOBOGGAN. — TOURISTES. — COUREURS ALLANT AU DÉPART. ENFANTS DESCENDANT DU VILLAGE.

Qui n'a pas vu patiner les champions réunis à Davos, OEstlund, Sexler, Estlander, Vollenweider, Wington, ne peut se douter de la vitesse qu'atteignent les maîtres du patinage. Presque tous se servent de patins norvégiens, une lame de rasoir de 45 centimètres de longueur enchâssée dans une monture en aluminium vissée aux souliers. Ils atteignent, pour peu la glace soit bonne et le vent nul, des vitesses extraordinaires, ainsi que le prouve le tableau des records du monde (*Voir ci-après*).

Lors de la dernière grande semaine de Davos, un haut fait sportif a été accompli. Le record de l'heure de patinage a été battu de ustesse par Edington, de l Université d Oxford. Il a couvert dans l'heure 30 kil. 896 m. 77 c. Le précédent record appartenait à Sensburg avec 30 kil 800. Edington l aurait battu de loin s il n avait été retardé par deux chutes qui lui ont fait perdre un temps précieux.

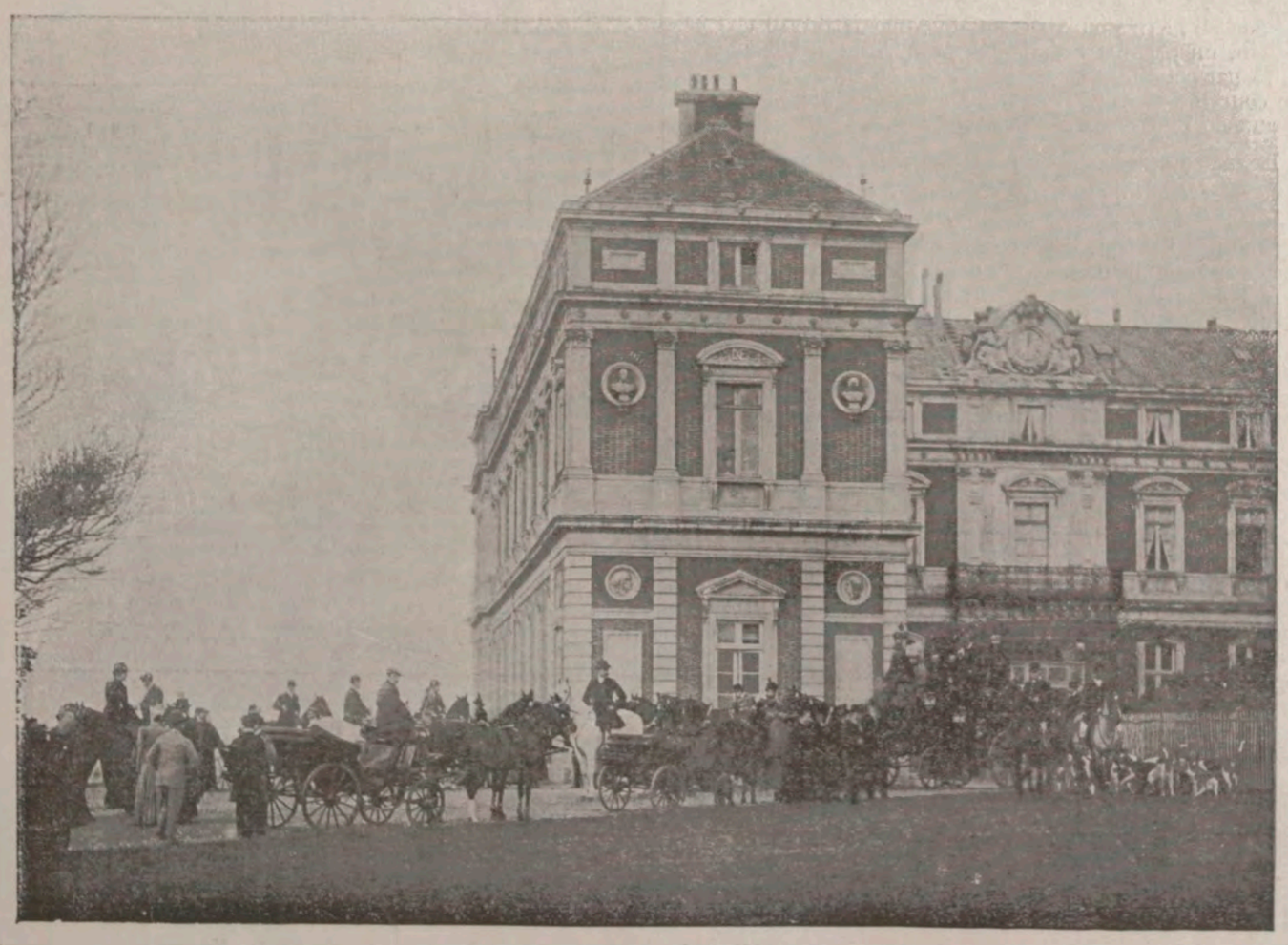
Les prouesses des coureurs de vitesse ne sont rien si on les compare à celles des concurrents du Championnat de figures. A Davos, Hugel, Salchow, Fellner se sont surpassés. Ils ont été stupéfiants d'adresse et de hardiesse. Sur la large polissoire ils pouvaient s'en donner tout a leur aise : ils ont ravi la nombreuse assistance qui assistait aux Championnats d'Europe, et il n'est pas un habile patineur parisien — de ceux autour desquels un cercle admiratif se forme — qui oserait faire une « figure » après avoir vu ce dont ils sont capables.

S'il est de mes lecteurs que les sports d'hiver intéressent plus particulièrement, je ne saurais trop les engager, l an prochain, à assister à la grande semaine de Davos. Je suis persuadé que, comme moi, ils reviendront ravis et enchantés de leur déplacement sportif.

TABLEAU DES RECORDS DU MONDE

Détenteurs.	Listes.	Distances.	Temps. m. s. c.
P. OEstlund	Drondheim. . .	500	46 3/5
M. Lillitsch	Buda-Pest. . .	1,000	1 55
P. OEstlund	Drondheim. . .	1,500	2 23 3/5
Jaap-Eden	Hamar	5.000	8 37 3/5
Jaap-Eden	Hamar	10,000	17 56

PAUL FIELD.



A L'HÔTEL DU PALAIS, À BIARRITZ.
UN DÉPART DE CHASSE AU RENARD (Voir page 254).

LES CONCOURS HIPPIQUES EN 1899

Au moment même où paraît ce numéro de la *Vie au Grand Air*, la Société Française Hippique inaugure la série des concours hippiques que chaque année, depuis sa fondation, elle organise en France.

Voici du reste les dates de ces divers concours :

Bordeaux, du samedi 4 au dimanche 12 février.
Nantes, du dimanche 5 au dimanche 12 mars.
PARIS, du samedi 25 mars au dimanche 16 avril.
Nancy, du lundi 29 mai au dimanche 4 juin.
Vichy, du vendredi 29 juin au dimanche 2 juillet.
Boulogne-sur-Mer, du vendredi 21 au dimanche 30 juillet.

D'autres concours hippiques, moins importants par la durée, auront lieu dans le courant de l'année, concours recevant des subventions de la Société française hippique, à Aix-les-Bains, Angers, Béziers, Brest, Clermont-Ferrand, Limoges, Lyon, Moulins, Nevers, Orléans, Nimes, Roubaix, Rouen, Sées, Toulouse, Vannes, etc.

A chacun de ces concours, la *Vie au Grand Air* sera représentée; nos dispositions sont prises pour pouvoir donner à nos lecteurs, en même temps qu'un compte rendu de toutes les journées, des photographies des épreuves les plus importantes.

Un de nos rédacteurs, M. Paul Mégnin, vient de partir pour Bordeaux d'où il nous enverra pour un prochain numéro, en même temps que le compte rendu, toute une série d'épreuves photographiques des premières journées de cet important concours, qui réunit l'élite de nos éleveurs de chevaux et de nos sportsmen du Midi; il en sera de même pour les autres concours.

P. L.

Les Inventions Sportives

(Tous les articles paraissant sous ce titre sont insérés gratuitement.)

LA VOITURETTE KREBS

Les voiturettes sont à la mode; leur légèreté, leur mobilité et leur modicité de prix devaient leur assurer le succès. La *Voiturette Krebs*, nouvelle venue sur le marché, réunit avec tous les perfectionnements toutes les conditions de

VOITURETTE KREBS

confort que présente généralement une voiture. Son moteur à pétrole, de 3 chevaux, est suffisamment fort et robuste pour lui permettre de monter toutes les côtes et de résister aux plus durs cahots d'une route accidentée. Enfin, la forme spéciale de son bâti se terminant en triangle pour aboutir à la direction en fait certainement le plus élégant de tous les véhicules automobiles.

PAUL SARREY.

NOS CONCOURS

CONCOURS N° 17

A l'occasion de notre transformation, nous avons pensé être agréable à nos lecteurs en organisant un grand concours avec un prix important.

Il s'agit de :

Nommer par ordre de préférence les dix performances sportives les plus remarquables accomplies dans le monde entier dans le courant de l'année 1898.

Il est entendu que tous les sports entrent en ligne de compte.

Chaque concurrent devra nous adresser une liste de ces performances, la signer, y joindre son adresse exacte.

Pour distinguer le gagnant, nous procéderons exactement comme pour le vote par scrutin de liste. Chaque fois qu'un sport sera nommé sur une de ces listes, il sera couché sur une liste générale. *Le sport qui aura été nommé le plus de fois sera le premier sur la* liste définitive, *et ainsi de suite jusqu'au dixième sport.*

Il ne s'agira plus ensuite que de trouver la liste *qui se rapprochera le plus de* cette liste définitive.

Son auteur recevra :

Une bicyclette de luxe

(MODÈLE 1899)

Clôture du concours : 28 février à minuit.

CONCOURS N° 15

(*Variété*)

Il s'agissait de nous faire en vingt lignes maximum le *Projet d'une manifestation sportive pour l'Exposition de* 1900.

Il est à regretter que l'espace limité dont nous disposons ne nous permette pas de citer toutes les réponses que nous avons reçues, et que nous avons classés dans l'ordre suivant :

1er M. EDOUARD ASTRÉ, 4, *rue Buffon, Bordeaux.*

Voici le projet envoyé par M. Astré :

Ce projet tient un peu du cirque ; mais en admettant sa réussite il permettrait de doter de prix importants des épreuves internationales dans toutes les branches du sport. Tout autour de la piste du Parc des Princes, à l'intérieur, établir une piste nautique sur laquelle on donnerait des concours de natation, canotage, fêtes de nuit (Venise à l'Olympia de Londres). La piste actuelle servirait pour le cyclisme, naturellement, et aussi pour des courses pédestres, courses de chars, échassiers. Enfin on utiliserait l'îlot central à des matchs de football, cricket, luttes, reconstitution des combats de gladiateurs, tournois, carrousels, danses, etc.

Viennent ensuite les réponses de :

MM. GUERMOMPREZ, 109, *rue Brûle-Maison, Lille ;*
E. BEAUREPAIRE, 1, *rue de la Lionne, Orléans ;*
ALFRED REY, *à Nimes ;*
DESCOMBES, 3, *place Jussieu, Paris*, qui sont classés pour prendre part au concours d'honneur.

CONCOURS N° 16

(*Variété*)

On sait que nous devons organiser, à l'occasion de l'anniversaire de notre fondation (1er avril), UN CONCOURS D'HONNEUR réservé aux cinq premiers concurrents de chacun de nos précédents concours.

Il s'agit aujourd'hui de nous INDIQUER LE SUJET DE CE CONCOURS D'HONNEUR réservé à l'élite de nos devins habituels.

L'auteur du meilleur sujet de concours recevra

CINQUANTE FRANCS EN ESPÈCES

s'il est abonné de la *Vie au Grand Air*, et *vingt-cinq francs* s'il en est simple lecteur.

Les quatre concurrents suivants seront classés pour le concours d'honneur.

Clôture du concours : 15 février.

NOTRE RALLYE-PAPER AUTOMOBILE

(18 MARS)

Notre deuxième rallye-paper automobile aura lieu le 18 mars à Nice. Il sera *réservé* rigoureusement aux membres de l'Automobile-Club de France et de l'Automobile-Club de Nice.

Il se courra entre Nice et Cannes. Notre dévoué correspondant. M. A. Véran, avee l'aide puissante de l'Automobile-Vélo-Club de Nice, est chargé de tous les détails de l'organisation qui sera parfaite.

Les engagements, *entièrement gratuits*, sont reçus dans nos bureaux jusqu'au 5 mars.

NOS ILLUSTRATIONS

TENUE DE GALA DE « L'ETRIER »

L'équitation est plus qu'un sport, c'est une véritable science. Des hommes devenus célèbres ont passé leur vie entière à essayer d'en pénétrer les mystères. Elle a inspiré des centaines de volumes et ses traditions se sont conservées entières et immuables. C'est la société de « *l'Etrier* » qui en a la garde.

Présidée par M. le comte de Cossé-Brissac et composée de tout ce qui porte un nom dans la vieille noblesse française, *l'Etrier* a fait revivre avec les anciennes méthodes dans toute leur pureté, des costumes aussi qui donnent aux fêtes qu'il organise le grand attrait du pittoresque. Cet attrait s'augmente encore de la présence de dames qui exécutent d'exquises figures avec toute la science de vieux écuyers.

Notre première page représente une de ces dames, Mme A..., en tenue de gala.

Dans un prochain numéro nous publierons sur *l'Etrier* un article très documenté que le manque de place nous empêche de donner aujourd'hui.

Le plus beau rendez-vous de la saison pour la chasse au renard a eu lieu jeudi à l'Hôtel du Palais, à Biarritz.

Une centaine de cavaliers, d'amazones, de coaches, etc., suivaient les péripéties de cette chasse qui, commencée à onze heures, ne s'est terminée qu'à quatre heures.

C'est dans les bois d'Arcangues, si justement renommés, qu'a eu lieu le lâcher, sous la direction du maître d'équipage M. Dubrocq. La meute s'est particulièrement distinguée dans les immenses ravins qui séparent la forêt arcanguienne des contreforts des Pyrénées. Le marquis de San-Carlos de Pedroso est le président du « Fox Hunting » de Biarritz ; le Comité se compose de MM. Pierre Lassalle, Chassériau, Richard, Prioleau, comte Antoine de Baquer, de Bronville.

Conseils Financiers

Acheter l'Action de la Société du Journal « La Mode Nationale », au cours de 130 francs environ.

Cette Société a été constituée au capital de 1.550,000 fr. au mois d'octobre 1898, pour prendre la suite des affaires du journal *La Mode Nationale*, dont les bénéfices nets s'étaient élevés :

Pour l'exercice 1896-1897, à **248 911 fr. 69**
— 1897-1898, à **261.267 fr. 42**

Ces bénéfices sont encore en progression et dépasseront très probablement 300.000 fr. pour l'exercice en cours.

Les actions sont dès à présent assurées d'un dividende annuel de 7 1/2 à 8 1/2 0/0.

La Société mettra en distribution, à partir du 10 février prochain, un premier acompte trimestriel de dividende de 1 fr. 75 par action.

Le cours de ces titres se trouve chaque jour porté aux tableaux de Bourse du *Matin* et du *Figaro*.

Banque spéciale des valeurs industrielles

Société anonyme. — Capital dix millions
25, rue Vivienne, Paris.

La Banque Spéciale des Valeurs Industrielles a pour programme invariable de ne créer de Sociétés anonymes qu'en vue de l'achat d'établissements industriels ou commerciaux en pleine prospérité, donnant des bénéfices généralement progressifs depuis plusieurs années.

Les titres des Sociétés qu'elle constitue, assurés d'un revenu facile à établir d'après ces bénéfices antérieurs, ne présentent ainsi aucun caractère spéculatif.

Ce sont au contraire des valeurs de placement à mettre en portefeuille et à conserver en raison des plus-values qu'elles doivent acquérir par suite de la progression des revenus.

La Banque Spéciale reste représentée dans les Conseils d'administration de ces Sociétés, et ses Avis financiers, dont elle assume l'entière responsabilité, sont donc fournis avec la connaissance parfaite de la marche des diverses Compagnies dont elle recommande l'achat des titre à sa clientèle.

Lire dans nos prochains numéros

Une partie de foot-ball (6 illustrations).
L'Ecole de Joinville (20 illustrations).
Le cheval à Paris (15 illustrations).
Le house-boat de Marseille (6 illustrations).
Les vitesses de l'homme (10 illustrations).
L'observatoire de Meudon (10 illustrations).
La fantasia arabe (12 illustrations).
Professionnelles (8 illustrations).
L'Etrier (6 illustrations).
Etc., etc.

AVIS

A partir d'aujourd'hui la *Vie au Grand Air* sera en vente TOUS LES SAMEDIS matin dans tous les kiosques et gares.

* * *

Nous sommes toujours heureux de publier les photographies sportives intéressantes que voudront bien nous adresser nos lecteurs. Mais nous rappelons à nos correspondants que les photographies doivent être d'une netteté absolue et du plus grand format possible. Les envoyer à plat entre deux cartons épais, et joindre toujours quelques lignes de texte explicatif. Les documents doivent nous être parvenus au plus tard le 2 pour le numéro du 15, et le 17 pour le numéro du 1er.

LA DIRECTION.

Le Courrier de nos lecteurs

Lieutenant Pascal : Nous prenons bonne note de votre demande. — *Thibault* : 1° Oui, nous publierons une table ; 2° Pour la photographie de M. Ballif, adressez-vous à M. Otto, photographe, place de la Madeleine, Paris. Il serait préférable de ne renouveler votre abonnement qu'au mois de juillet. — *Bodiot* : Nous ouvrirons sous peu la rubrique dont vous nous parlez. — *Bonin* : Merci de votre envoi. — *Louis Raimeri* : Nous vous remercions de votre petite note. — *R. E. Conte* : Nous n'acceptons pas de correspondant pour le moment. — *A. B.* : Pour ces renseignements adressez-vous à M. Paul Champ, au *Vélo*, 2, rue Meyerbeer, Paris. — *Ravoux* : Nous ne publions que très rarement des dessins.

PETIT BLEU.

Vital PNEUMATIQUE

LES ATELIERS VINET MONTAGE et RÉPARATIONS
Pour AUTOMOBILES
Téléph. 526-90 — 25, RUE BRUNEL

QUINQUINA DUBONNET
APÉRITIF
dans tous les Cafés.

Le Gérant : VICTOR VOINOT,

Levallois-Perret. — Imp. CRÉTÉ DE L'ARBRE.

Grand Ouvrage national

LA FRANCE ILLUSTRÉE

Œuvre détaillée et complète, unique dans son genre, réunissant tout ce qui constitue la puissance et la grandeur de la France.

50 CENTIMES LE FASCICULE
(48 pages Texte et Dessins et Une Carte coloriée).
Un Fascicule par Semaine.

PAR EXCEPTION
Le 1er Fascicule 10 CENTIMES PARTOUT

LE FASCICULE 50 CENTIMES
(48 pages Texte et Dessins et Une Carte coloriée).
Un Fascicule par Semaine.

Pour recevoir franco *les 10 premiers Fascicules, envoyer* 5 fr. — Jules ROUFF & Cie, Éditeurs, Cloître Saint-Honoré, Paris.